

Arrangement for ventilating an assembly on a vehiclePatent Number: US6116365

Publication date: 2000-09-12

Inventor(s): PREISS MICHAEL (DE); WIEGAND THOMAS (DE)

Applicant(s): PORSCHE AG (DE)

Requested Patent: DE19728265

Application Number: US19980109940 19980702

Priority Number(s): DE19971028265 19970702

IPC Classification: B60K11/08

EC Classification: B62D35/02Equivalents: EP0888957, A3, B1, JP11070887**Abstract**

For increasing the effectiveness of an arrangement for ventilating an assembly on a vehicle, it is provided that, upstream of the assembly to be ventilated, an air guiding element is arranged which, in the cross-sectional view, has a vane-type profile and is set to be relatively steep, and on which an upper air guiding channel and a lower air guiding channel are constructed for the air stream occurring in the driving operation.

Data supplied from the esp@cenet database - I2

THIS PAGE BLANK (USPTO)



(19) BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES

PATENT- UND
MARKENAMT

Offenlegungsschrift

(10) DE 197 28 265 A 1

(51) Int. Cl. 6:

B 62 D 35/00

DE 197 28 265 A 1

(21) Aktenzeichen: 197 28 265.2

(22) Anmeldetag: 2. 7. 97

(23) Offenlegungstag: 7. 1. 99

(71) Anmelder:

Dr.Ing.h.c. F. Porsche AG, 70435 Stuttgart, DE

(72) Erfinder:

Preiß, Michael, Dipl.-Ing., 71665 Vaihingen, DE;
Wiegand, Thomas, Dr., 70197 Stuttgart, DE

(56) Entgegenhaltungen:

DE	37 16 701 A1
US	49 51 994

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

(54) Vorrichtung zur Belüftung eines Aggregates an einem Fahrzeug

(57) Zur Erhöhung der Wirksamkeit einer Vorrichtung zur Belüftung eines Aggregates an einem Fahrzeug ist vorgesehen, daß stromauf des zu belüftenden Aggregates ein im Querschnitt gesehen flügelartig profiliertes, relativ steil angestelltes Luftführungselement angeordnet ist, an dem ein oberer Luftführungskanal und ein unterer Luftführungskanal für den im Fahrbetrieb auftretenden Luftstrom ausgebildet sind.

DE 197 28 265 A 1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Belüftung eines Aggregates an einem Fahrzeug.

Zur Einhaltung von Grenztemperaturen von fahrzeugseitigen Aggregaten oder ähnlichen technischen Geräten ist es allgemein bekannt, diese im Fahrbetrieb mittels einer mit einem Luftstrom zusammenwirkenden Vorrichtung zu belüften.

Gemäß der EP 0 291 650 A1 ist zur Kühlung eines oberhalb einer Unterbodenverkleidung liegenden Aggregates an einem örtlich hochgezogenen Abschnitt der Unterbodenverkleidung eine Eintrittsstellung vorgesehen, wobei ein benachbart der Eintrittsstellung angeordnetes Halteelement für die Unterbodenverkleidung zugleich ein schaufelartiges Umlenklement für den Luftstrom bildet, dergestalt, daß dieser durch seitliches Umlenken auf das zu kühlende Aggregat geleitet wird.

Bei dieser Art von Luftführung treten relativ hohe Strömungsverluste auf und es besteht keine Möglichkeit, den Luftstrom auf dem Weg zum zu belüftenden Aggregat zu beschleunigen.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine Vorrichtung zur Belüftung eines Aggregates an einem Fahrzeug so weiterzuentwickeln, daß die Wirksamkeit der Belüftung wesentlich verbessert wird, ohne die aerodynamischen Beiwerte (C_w , C_a , C_H) nachteilig zu beeinflussen.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weitere, die Erfindung in vor teilhafter Weise ausgestaltende Merkmale beinhalten die Unteransprüche.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, daß durch die Anordnung eines im Querschnitt gesehen flügelartig profilierten, mit Seitenwänden versehenen Luftführungselementes stromauf des zu belüftenden Aggregates eine wesentlich verbesserte Belüftung des Aggregates erfolgt, da durch die Ausnutzung der beiden übereinanderliegenden, sich zum Bauteil hin verjüngenden Luftführungskanäle ein größerer Luftpengenstrom mit zugeleich höherer Strömungsgeschwindigkeit zum zu belüftenden Aggregat geleitet wird.

Durch das im Querschnitt gesehen flügelartige Luftführungselement erfolgt ein relativ verlustarmes Umlenken des im Fahrbetrieb auftretenden Luftstromes. Durch Kontraktion der beiden Luftführungskanäle erfolgt eine lokale Beschleunigung der Strömungsgeschwindigkeit der beiden Teilluftströme. Das flügelartige Luftführungselement wirkt quasi als Doppelbelüftungsschaufel.

Das Luftführungselement läßt sich z. B. in einfacher Weise durch Aufklipsen auf eine fahrwerkfeste Querstrebe montieren und wird im Ausführungsbeispiel zur Belüftung bzw. Kühlung eines Differentialgetriebes herangezogen. Ein am hinteren Rand der Querstrebe formschlüssig anliegendes Rundprofil sorgt für den zuverlässigen Sitz des Luftführungselementes an der Querstrebe. Die Befestigung des Luftführungselementes kann an allen angrenzenden Karosserie-, Fahrwerks- oder Motorteilen erfolgen. Das Luftführungselement kann aus Metallblech oder Kunststoff hergestellt werden und weist einen einfachen Aufbau auf.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in den Zeichnungen dargestellt und wird im folgenden näher beschrieben.

Es zeigen

Fig. 1 einen horizontalen Längsschnitt durch das erfindungsgemäße Luftführungselement und das nachgeschaltete zu belüftende Aggregat,

Fig. 2 einen weiteren horizontalen Längsschnitt durch die Unterbodenverkleidung eines Fahrzeugs mit dem erfin-

dungsgemäßen Luftführungselement und dem zu belüftenden Aggregat,

Fig. 3 eine Ansicht von oben auf das Luftführungselement,

Fig. 4 eine Ansicht von vorne auf das Luftführungselement und

Fig. 5 eine Ansicht von der Seite auf das Luftführungselement.

In Fig. 1 ist das Wirkprinzip einer Vorrichtung 1 zur Belüftung bzw. Kühlung eines Aggregates 2 an einem Fahrzeug näher dargestellt, wobei durch die Vorrichtung 1 die auftretende Temperatur des Aggregates 2 im Fahrbetrieb stets unterhalb einer definierten Grenztemperatur bleibt.

Erfindungsgemäß ist stromauf des zu belüftenden Aggregats 2 ein im Querschnitt gesehen flügelartig profiliertes, mit Seitenwänden 3a, 3b bzw. 4a, 4b versehenes Luftführungselement 5 angeordnet.

Das flügelartig profilierte Luftführungselement 5 ist relativ steil zu dem im Fahrbetrieb auftretenden Luftstrom L angestellt und zwar dergestalt, daß dieser im Bereich des Luftführungselementes 5 in zwei getrennte Teilluftströme Lo und Lu aufgeteilt wird, wobei der obere Teilluftstrom Lo einem an der Oberseite des Luftführungselementes 5 ausgebildeten oberen Luftführungskanal 6 und der untere Teilluftstrom Lu mit einem an der Unterseite des Luftführungselementes 5 ausgebildeten Luftführungskanal 7 zusammenwirkt. Nach dem Luftführungselement 5 werden die beiden Teilluftströme Lo und Lu wieder zusammengeführt.

Das flügelartig profilierte Luftführungselement 5 weist – im Querschnitt gesehen – eine gerundete Vorderkante 8 auf, von der eine Oberseite 9 und eine Unterseite 10 weggeführt sind. Die Oberseite 9 ist – im Querschnitt gesehen – konkav und die Unterseite 10 konvex ausgebildet. Oberseite 9 und Unterseite 10 sind am hinteren querverlaufenden Endbereich zusammengeführt und bilden eine spitz auslaufende hintere Kante 11 des Luftführungselementes 5. Die gerundete Vorderkante 8 des Luftführungselementes 5 ist quer und vorzugsweise rechtwinklig zum ankommenden Luftstrom L ausgerichtet. Der Radius an der Vorderkante 8 darf $R = 3$ mm nicht unterschreiten, da ansonsten eine zu große Empfindlichkeit auf Veränderung des Anstellwinkels, z. B. in Folge von Einbautoleranzen oder Anströmrichtungssänderungen zu erwarten ist. Die spitz zulaufende hintere Kante 11 zeigt auf die Mitte des zu belüftenden Aggregates 2, d. gestalt, daß die Winkelhalbierende der hinteren Kante 11 auf die Mitte des zu belüftenden Aggregates 2 weist (Fig. 1). Beide Luftführungskanäle 6, 7 des Luftführungselementes 5 weisen zum zu belüftenden Aggregat 2 hin eine Kontraktion auf und verjüngen sich – in der Draufsicht gesehen – von der gerundeten Vorderkante 8 nach hinten hin trapezförmig (Fig. 3).

Der Verlauf der oberen Seitenwände 3a, 3b des oberen Luftführungskanals 6 ist in Fig. 3 dargestellt. Die äußeren Seitenwände 3a, 4a weisen zumindest bereichsweise einen anderen Beschnitt auf als die inneren Seitenwände 3b, 4b (siehe Fig. 5). Die oberen aufrechten Seitenwände 3a, 3b sind von der Oberseite 9 des Luftführungselementes 5 und die unteren aufrechten Seitenwände 4a, 4b sind von der Unterseite 10 des Luftführungselementes 5 jeweils einstückig weggeführt. Zwischen Oberseite 9 und Unterseite 10 ist das hohl gestaltete Luftführungselement 5 zu beiden Längsseiten hin offen ausgebildet. Die Höhe der oberen Seitenwände 3a, 3b sollte etwa der maximalen Dicke D des Flügelprofils 12 entsprechen. Auf der konvexen Unterseite 10 sind die Seitenwände 4a, 4b so hoch wie aufgrund des zur Verfügung stehenden Bauraumes möglich ausgeführt.

Das dem zu belüftenden Aggregat 2 in Fahrtrichtung gesehen vorgelagerte und tieferliegende Luftführungselement

5 weist an seiner hinteren Kante 11 etwa die gleiche Breite B₂ auf wie das benachbarte zu belüftende Aggregat 2. Das Luftführungselement 5 wird im Ausführungsbeispiel zur Belüftung eines Differentialgetriebes 13 herangezogen und ist im Unterbodenbereich 14 des Fahrzeugs angeordnet. Es kann aber auch für andere Aggregate 2 verwendet werden.

Das Luftführungselement 5 ist unter Einhaltung der notwendigen Freigänge an angrenzenden Karosserie-, Fahrwerks- oder Motorteilen befestigt.

Gemäß Fig. 2 ist das Luftführungselement 5 durch Aufklipsen auf eine fahrwerkfeste Querstrebe 15 in Lage gehalten. Zur lagerichtigen Positionierung des Luftführungselementes 5 ist innenseitig an der Unterseite 10 ein Rundprofil 16 befestigt, das formschlüssig mit dem hinteren Rand der Querstrebe 15 zusammenwirkt. Die Unterseite 10 und die Oberseite 9 des Luftführungselementes 5 sind im Bereich der hinteren Kante 11 in nicht näher dargestellter Weise örtlich durch Schrauben oder dergleichen miteinander verbunden. Im Anlieferungszustand sind Oberseite 9 und Unterseite 10 im Bereich der hinteren Kante 11 auseinanderklappbar, so daß das Luftführungselement 5 von vorne einfach über die Querstrebe 15 schiebbar und mit dieser verbindbar ist.

Gemäß Fig. 2 wird die Wirksamkeit des oberen Luftführungskanals 6 dadurch verstärkt, daß oberhalb des Luftführungselementes 5 ein konkav gekrümmtes Leitblech 17 angeordnet ist. Dieses beginnt an der hinteren Unterbodenverkleidung 18 und verläuft über der konkav gekrümmten Oberseite 9 des Luftführungselementes 5. Leitblech 17 und Oberseite 9 verlaufen dabei dergestalt, daß sich der Querschnitt von vorne nach hinten hin kontinuierlich verjüngt. Durch die Krümmung der Oberseite 9 und der Unterseite 10 wird der Luftstrom L verlustarm zum zu belüftenden Aggregat 2 umgelenkt. Durch die Aufteilung der Strömung über Ober- und Unterseite des Luftführungselementes 5 wird ein Staupunkt auf der Vorderseite des zu belüftenden Aggregates 2 erzeugt, was zu einer Umströmung sowohl der Unterseite als auch der Oberseite des Aggregates 2 führt.

Aufgrund von Profilierung, trapezförmiger Verjüngung und mittels der Seitenwände 3a, 3b bzw. 4a, 4b wird eine kontinuierliche Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit des Luftstromes entlang des Luftführungselementes 5 erreicht. Die auf diese Weise erhöhte Konvektion verbessert die Wärmeabfuhr auf der Oberfläche des Aggregates 2 deutlich und erleichtert somit die Einhaltung der jeweils geforderten Grenztemperaturen. Das Luftführungselement 5 ist aus einem formstabilen und hitzebeständigen Material wie Metallblech, Kunststoff oder dergleichen hergestellt. Bei Herstellung des Luftführungselementes 5 aus Kunststoff ist eine geteilte Bauweise (2-teilig) und eine Verschraubung beider Teile von Vorteil. Die Teilung ist sowohl horizontal wie auch vertikal oder schräg möglich.

Die Vorderkante 8 des Luftführungselementes 5 weist im Ausführungsbeispiel eine Breite B₁ auf, die breiter ist als die Breite B₂ der Hinterkante 11. Je größer die Breite B₁ an der Vorderkante 8 ausgeführt ist, umso größer ist der erfaßte Luftmassenstrom, der zur konvektiven Kühlung des zu belüftenden Aggregates 2 herangezogen werden kann.

In Abhängigkeit von der Länge L des Luftführungselementes 5 kann durch die kontinuierliche Verjüngung von der Vorder- zur Hinterkante (z. B. im Verhältnis 2 : 1) eine Kontraktion des Strömungsquerschnittes und damit eine deutliche Beschleunigung der Strömungsgeschwindigkeit erreicht werden.

Die notwendige Umlenkung des Luftstromes L wird mit Hilfe der Parameter Krümmung der Skeletlinie (Profilmittellinie) sowie der Dickenverteilung des Luftführungselementes 5 beschrieben. Mittels einer Vergrößerung der

Krümmung ist (bei identischer Einbaulage und Anströmrichtung) prinzipiell eine stärkere Umlenkung zu erzielen.

Dabei muß jedoch beachtet werden, daß eine Ablösung der Strömung auf der konkav gekrümmten Unterseite 10 des Luftführungselementes 5 in Folge von Konturunstetigkeiten oder zu starker Krümmung vermieden wird.

Die zur Luftführung notwendigen Seitenwände 3a, 3b bzw. 4a, 4b sollten so hoch wie möglich ausgeführt werden, um eine maximale "Kanalisationswirkung" zu erzielen. Dabei sind jedoch die Abstände von zueinander beweglichen Teilen (Motor, Getriebe, Fahrwerk, Karosserie) und im Unterbodenbereich 14 die konstruktiv festgelegte Bodenfreiheit einzuhalten.

Im Ausführungsbeispiel ist das erfundungsgemäße Luftführungselement 5 im Unterbodenbereich 14 eines Kraftfahrzeugs vorgesehen und wird zur Belüftung eines Differentialgetriebes 13 verwendet. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, ein derartiges Luftführungselement an Schienenfahrzeugen zur Belüftung der Bremsen oder für andere Einsatzzwecke vorzusehen.

Patentansprüche

1. Vorrichtung zur Belüftung eines Aggregates an einem Fahrzeug, dadurch gekennzeichnet, daßstromauf des zu belüftenden Aggregates (2) ein im Querschnitt gesehen flügelartig profiliertes, relativ steil angestelltes Luftführungselement (5) angeordnet ist, an dem ein oberer Luftführungskanal (6) und ein unterer Luftführungskanal (7) ausgebildet sind, wobei eine Aufteilung des im Fahrbetrieb auf das Luftführungselement (5) gerichteten Luftstromes (L) auf beide Luftführungskanäle (6, 7) erfolgt.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das flügelartig profilierte Luftführungselement (5) im Querschnitt gesehen eine gerundete Vorderkante (8) aufweist, von der eine Oberseite (9) und eine Unterseite (10) weggeführt sind, wobei die Oberseite (9) konkav und die Unterseite (10) konkav ausgebildet ist.
3. Vorrichtung nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß die gerundete Vorderkante (8) des Luftführungselementes (5) etwa rechtwinklig zum ankommenden Luftstrom (L) ausgerichtet ist.
4. Vorrichtung nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß eine spitz zulaufende hintere Kante (11) des Luftführungselementes (5) etwa auf die Mitte des zu belüftenden Aggregates (2) zeigt.
5. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der obere Luftführungskanal (6) durch die konkave Oberseite (9) und aufrechte, sich nach oben hin erstreckende Seitenwände (3a, 3b) gebildet wird.
6. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der untere Luftführungskanal (7) durch die konvexe Unterseite (10) des Luftführungselementes (5) und aufrechte, sich nach unten hin erstreckende Seitenwände (4a, 4b) gebildet wird.
7. Vorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Höhe der Seitenwände (3a, 3b) auf der konkaven Oberseite (9) des Flügelprofils (12) etwa der maximalen Dicke (D) des Flügelprofils (12) entsprechen.
8. Vorrichtung nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß sich beide Luftführungskanäle (6, 7) – in der Draufsicht gesehen – von der gerundeten Vorderkante (8) nach hinten hin trapezförmig verjüngen.
9. Vorrichtung nach einem oder mehreren der voran-

gegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Luftführungselement (5) zwischen Oberseite (9) und Unterseite (10) hohl ausgebildet und zu beiden Längsseiten hin offen ist.

10. Vorrichtung nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die hintere Kante (11) des Luftführungselementes (5) etwa die gleiche Breite (B_2) aufweist wie das benachbart angeordnete zu belüftende Aggregat (2). 5

11. Vorrichtung nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Luftführungselement (5) im Unterbodenbereich (14) des Fahrzeuges angeordnet ist und zur Belüftung eines Differentialgetriebes (13) eingesetzt ist. 10

12. Vorrichtung nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Luftführungselement (5) durch Aufklipsen auf eine fahrwerksfeste Querstrebe (15) in Lage gehalten ist. 15

13. Vorrichtung nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß am hinteren Rand der Querstrebe (15) ein fest mit dem Luftführungselement (5) verbundenes Rundprofil (16) formschlußig anliegt. 20

14. Vorrichtung nach einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß mit Hilfe eines konvex gekrümmten Leibleches (17), welches an der hinteren Unterbodenverkleidung (18) beginnt und über der konkav gekrümmten Oberseite (9) des Luftführungselementes (5) verläuft, die Luftleitwirkung verstärkt wird. 25

30

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

35

40

45

50

55

60

65

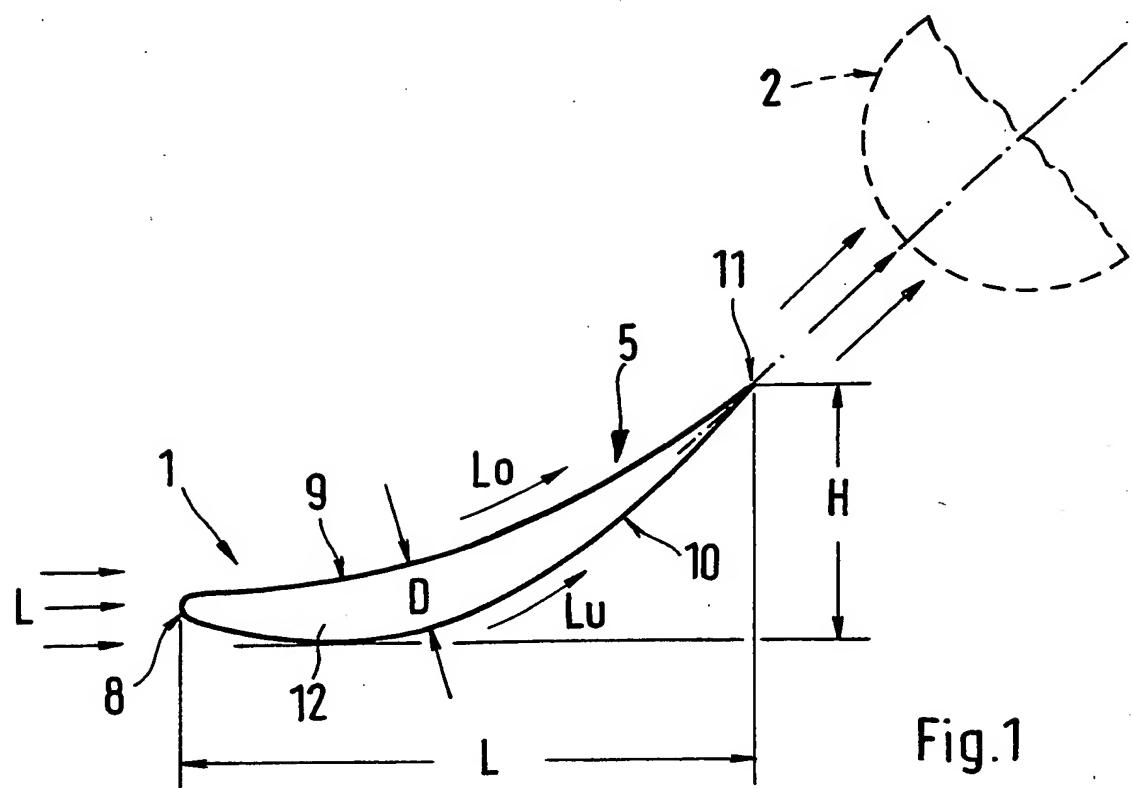


Fig. 1

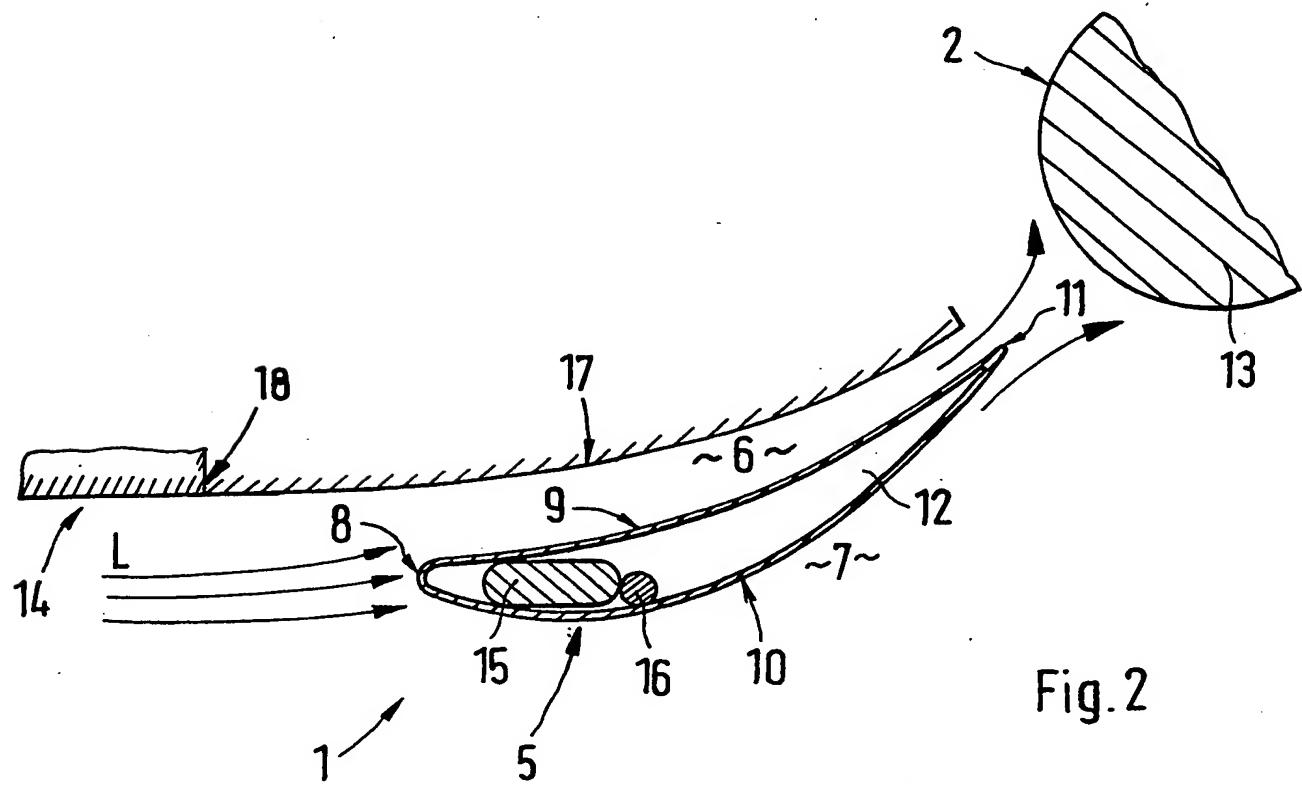
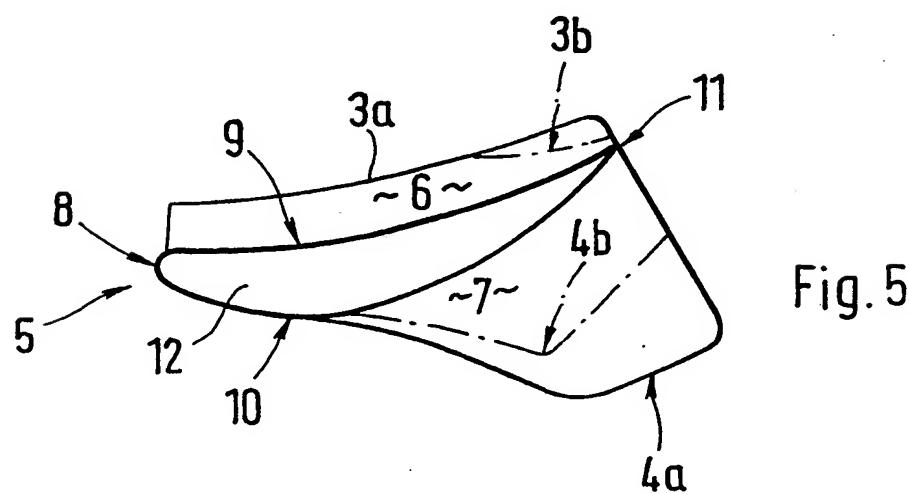
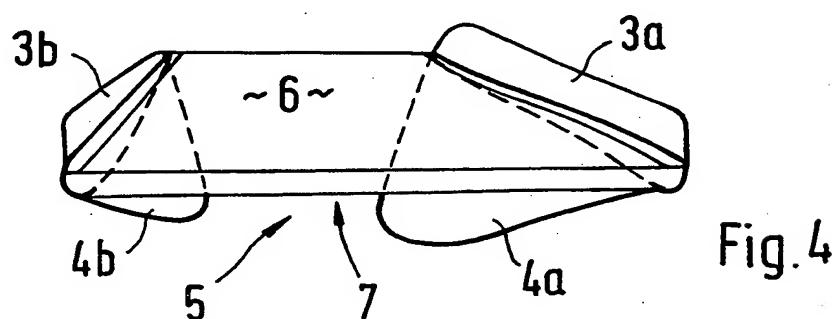
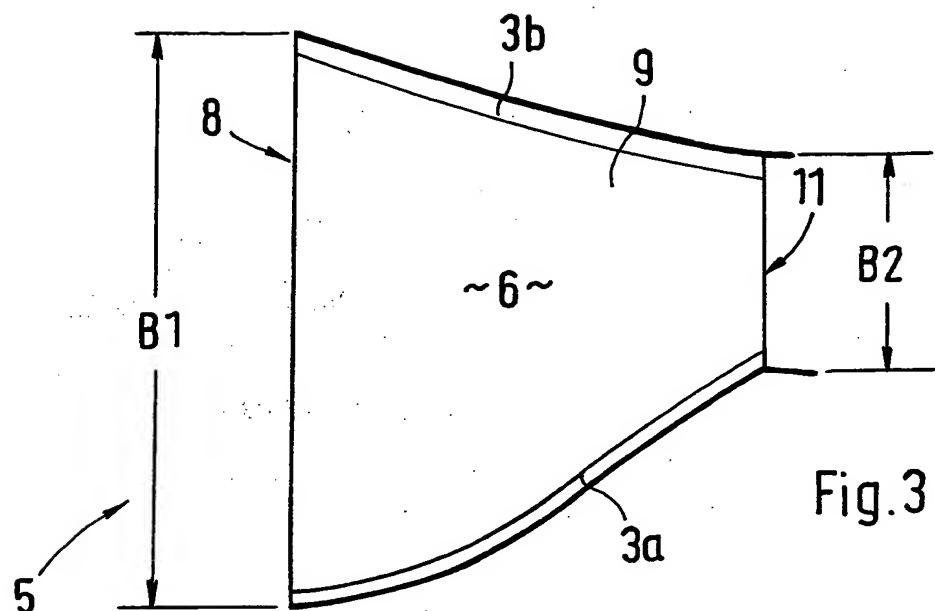


Fig. 2



? AVAILABLE COPY